Verlagsort Danzig



DANZIGER WIRTSCHAFTSZEITUNG

MIT DEN BEIGABEN:
MITTEILUNGEN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DANZIG



POLNISCHE WIRTSCHAFTSGESETZE IN DEUTSCHER ÜBERTRAGUNG
DANZIGER JURISTEN-ZEITUNG

14. FEBRUAR 1936 NUMMER 7 16. JAHRGANG

Schafft Arbeit!

Aus dem Inhalt:

DRUCK VON A. SCHROTH, DANZIG, HEILIGE-GEIST-GASSE NR. 83

Die „D. W. Z." kann ständig eingesehen werden:

Im Deutschen Reich:

bei den Industrie- u. Handelskammern in: Berlin, Bochum, Bremen, Breslau, Chemnitz, Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a/M., Freiburg, Halle, Hamburg, Hannover, Köln a/Rh., Königsberg, Lübeck, Magdeburg, München, Saarbrücken, Schneidemühl, Stettin, Stolp i. Pom., Stuttgart.

bei den Verbänden: Reichswirtschaftskammer Berlin, Deutscher Wirtschaftsdienst Berlin, Reichsgruppe Industrie, Berlin, Reichsverband der deutschen Presse, Abt. Wirtschaft, Berlin SW 68, Wilhelmstraße 130/132, Verein deutscher Spediteure e. V., Berlin NW 7, Zentrale zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs, Berlin W 8, Behrenstr. 23.

bei Behörden: Auswärtiges Amt, Berlin, Reichsbankdirektorium, Berlin, Reichswirtschaftsministerium, Berlin, Internationales Arbeitsamt, Berlin W 62, Kurfürstenstraße 105.

bei übrigen Stellen: Deutscher Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger, Berlin, SW 61, Teltowerstr. 34, Handelsvertretung der UdSSR. in Deutschland, Sekretariat, Berlin SW 68, Lindenstr. 20/25, Preußische Staatsbibliothek, Berlin NW 7, Deutsche Rechts- und Wirtschafts-Wissenschaft-Verlagsges. m. b. H., Berlin W 35, Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin, „Die Ostwirtschaft, Berlin W 10, Forschungsstelle für den Handel, Berlin NW 7, Luisenstraße 58, Bibliographie der Sozialwissenschaften, Berlin W 10, Lützowufer 6—8, Osteuropa-Institut, Breslau 1, Neue Sendstr. 18, Staatswissenschaftliches Seminar der Universität Greifswald, Hamburgisches Welt-Wirtschaftsarchiv, Hamburg 36, Poststr. 19, Institut für Sozial- und Staatswissenschaften an der Universität Heidelberg, Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Eildienst G. m. b. H., Königsberg, Osteuropäischer Holzmarkt, Königsberg, Ostmessehaus, Verlag des Osteuropamarkt, Königsberg, Kaiser-Wilhelm-Damm, Volkswirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Bibliothek des Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten, Königsberg Pr., Adolf-Hitler-Straße 6/8, Volkswirtschaftliches Seminar der Universität Leipzig, Bibliothek der Universität Marburg, Verlag „Der deutsche Handel", München 23, Deutsches Auslandsinstitut, Stuttgart, Haus des Deutschtums.

In Polen:

bei den Handelskammern in: Gdingen, Kattowitz, Krakau, Lemberg, Lodz, Lublin, Posen, Sosnowice, Warschau, Wilna.

bei Behörden: Ministerium für Industrie und Handel, Warschau (in 3 Abteilungen), Staatliches Exportinstitut (Panstwowy Instytut Eksportowy), Warschau, Elektoralna 2, Statistisches Hauptamt, Bibliothek (Głowny Urząd Statystyczny), Warschau, Jerozolimska 32.

bei Verbänden: Wirtschaftsverband städtischer Berufe, Bromberg, ul. Marcinkowskiego 11, Koło Literatów i Dziennikarzyi Bialystolk, Wirtschaftsverband für Polen, Kattowitz, Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen, Posen, Wały Leszczynskiego 2, Związek Fabrykantów Poznan, Rzeczy Pospolityj 1, Pommereller Landwirtschaftsgesellschaft (Pomorskie Towarzystwo Rolnicze), Thorn, Centrala Związku Kupców (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Warschau, Verein polnischer Kaufleute (Stowarzyszenia Kupców Polskich), Warschau Szkolna 10, Chemischer Verband der Großindustrie, Warschau.

bei übrigen Stellen: Getreide und Warenbörse, Lublin, Górnośląskie Wiadomości Gospodarcze, Kattowitz, „Kupiec", Posen, Bratnia Pomoc, Posen, Informator Eksportowy, Warschau, Elektoralna 2, Biblioteka Sejmu, Warschau, Legation de Suisse, Warschau, Bibliothek der Handelshochschule in Warschau, Warschauer Effekten- und Devisenbörse, Warschau.

In den Randstaaten:

in Libau: John Hahn, Toma iela 59,
in Memel: Handelskammer,
in Reval: Kaufmannskammer.

Im übrigen Ausland:

in Aalst: Handelskammer van Aalst,
in Amsterdam: Bureau voor Handelsinlichtingen (Bureau für auswärtige Handelsbeziehungen), Oudebrugsteeg 16,
in Ankara: Türkisches Außenhandelsamt „Türkofis",
in Budapest: Budapester Handels- und Gewerbekammer, Deutsch-Ungarische Handelskammer,
in Buenos Aires: Hall de Extranjeros,
in Bukarest: Industrie- und Handelskammer, Institut Economique Roumain,
in Genf: Société des Nations (Völkerbund),
in s'Gravenhage: Vredes-en Volkenbondstentoonstelliing 1930, Jan van Nassaudtradt 93,
in Kopenhagen: Königl. dänisch. Ministerium des Aeußern, Grosserer Societetets Komitee,
in London: Handelskammer, British Overseas Bank, „European Finance",
in Lausanne: Schweizerische Zentrale für Handelsförderung,
in Manchester: Manchester Chamber of Commerce,
in Moskau: Handelskammer der UdSSR. für den Westen,
in Paris: Handelskammer zu Paris, Internationale Handelskammer,
in Philadelphia: Philadelphia Commercial Museum,
in Prag: Schriftleitung der Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer, Vertretung der polnischen Eisenbahnen und der Häfen Danzig und Gdingen, Prag II, Jungmanova 38 I,
in Reichenberg: Handels- und Gewerbekammer, Allgemeiner deutscher Textilverband, Mühlfeldstr. 6,
in Rom: Istituto Nazionale per l'Exportazione,
in Rotterdam: Kammer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam,
in Stockholm: Allgemeiner Schwedischer Exportverein,
in Tel-Aviv: Palästinisch-Polnische Kammer für Handel und Industrie (Palestinian-Polish Chamber of Commerce and Industry), Allenbystr. 101,
in Wakayama: Research Department of The Wakayama Higher Commercial School,
in Washington: Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Department of Commerce, Kongreß-Bibliothek (Library of Congress) D. C.,
in Wien: Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie, Deutsche Handelskammer in Wien, Rumänisches Wirtschaftsarchiv, Wien II, Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Welthandel, Wien XIX,
in Zürich: Handelskammer.



DANZIGER WIRTSCHAFTS-ZEITUNG

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau

16. Jahrgang **Nr. 7** 14. Februar 1936

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3,— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 12,— Dg. und dem Ausland 15,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,20 Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers. Verantwortl. für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate u. Geschäftl. Mitteil.: Bruno Gülsdorf, Hohenstein i. Freistaat.

Zweck, Ziel und Bedeutung der Sozialversicherung

Von Dr. Franz Goerrig, Lohmar (Siegkreis).

Was will die deutsche Sozialversicherung?

Durch die deutsche Sozialversicherung soll im Wege des versicherungsmäßigen Risikenausgleiches verhütet werden, daß der von Krankheiten, Unfällen oder vorzeitiger Arbeitsunfähigkeit betroffene Arbeiter oder Angestellte unter der wirtschaftlichen Bedrängnis solcher Unglücksfälle zusammenbricht. Das Schicksal verteilt Krankheiten, Unfälle usw. sehr ungleichmäßig, so daß der einzelne außerstande ist, sich selbst rechtzeitig ausreichende Rücklagen zu bilden. Kann ihn doch schon am ersten Arbeitstag ein Unfall treffen, der ihn lebenslänglich arbeitsunfähig macht. Eine einseitige Abwälzung des Risikos der Arbeitsunfähigkeit auf den einzelnen Betrieb würde diesen unter Umständen wirtschaftlich erdrosseln und damit auch eine etwaige betriebliche Haftbarkeit wegen Wegfalls von Betriebsmitteln beim Betriebszusammenbruch illusorisch machen. Alsdann würden die Arbeitsunfähigen der öffentlichen Fürsorge anheimfallen. Diese Ueberantwortung der Arbeiter und Angestellten, die ihre Arbeitskraft im Dienst der völkischen Arbeits- und Wirtschaftsgemeinschaft verloren haben, an die öffentliche Armenfürsorge würde für die Opfer der Arbeit kränkend und entehrend sein. Auch der Staat selbst hat ein doppeltes Interesse daran, daß die Arbeitsunfähigen, sei es die dauernd Arbeitsunfähigen, sei es auch die nur vorübergehend Arbeitsunfähigen, nicht der öffentlichen Armenfürsorge anheimfallen. Einmal würde er finanziell stark bedrängt, wenn er neben seinen sonstigen notwendigen Aufwendungen auch noch die hohen Milliardenbeträge als Armenfürsorgekosten aufbringen müßte, die jetzt von den verschiedenen Zweigen der Sozialversicherung als Versicherungsleistungen den Arbeitern und Angestellten kraft ihrer versicherungsrechtlichen Ansprüche bei Krankheit, Unfall, Alter und Invalidität zufließen. Zum anderen hat der Staat auch ein großes bevölkerungspolitisches und nationalpolitisches Interesse daran, daß den Kranken, Unfallverletzten und vorzeitig invalide gewordenen Arbeitern und Angestellten in Zeiten der Arbeitsunfähigkeit nicht nur notdürftige Armenfürsorgebeträge sie vielmehr durch eine ausreichende über die Armenfürsorge hinausgehende Versorgung in die Lage versetzt werden, durch entsprechende Aufwendungen alsbald ihre Arbeitsfähigkeit wieder herzustellen. In Würdigung aller dieser Gesichtspunkte soll durch die Sozialversicherung im Wege einer gleichzeitigen Selbstvorsorge des einzelnen Arbeiters und Angestellten, unter Mithilfe der Unternehmer und im Wege eines gesetzlich geschaffenen Risikenausgleiches den Arbeitern und Angestellten bei Krankheit, Unfällen, Alter, Invalidität und Arbeitslosigkeit ein Rechtsanspruch auf eine ausreichende Versorgung für sich und ihre Familienangehörigen gesichert werden. Für diese Versorgung ist die Form der gesetzlichen Zwangsversicherung geschaffen worden, um geschlossen alle für den Versicherungsschutz in Frage kommenden Arbeiter und Angestellten zu erfassen und um durch weitgehenden Ausgleich des Risikos die Beitragslasten für den einzelnen möglichst niedrig zu halten. Durch die Mitheranziehung der Unternehmer zu den Beitragslasten wird der Tatsache Rechnung getragen, daß die versicherten Arbeiter und Angestellten in den Tagen ihrer Arbeitsfähigkeit ihre Arbeitskraft in den Dienst der Betriebe stellen und daß der Gedanke der Betriebsgemeinschaft zwischen Unternehmern und Gefolgschaftsangehörigen auch eine gemeinsame Tragung der Lasten der Arbeitsunfähigkeit rechtfertigt.

Wer schuf die deutsche Sozialversicherung?

Schöpfer der deutschen Sozialversicherung ist Fürst Otto von Bismarck. Er trat im Sinne der Kaiserlichen Botschaft vom 17. 11. 1881 für eine umfassende Sozialversicherungsversorgung ein, die nach seinem Willen „nicht als Almosen sondern als Recht in solchen Fällen helfen sollte, in denen der gute Wille des einzelnen zur Ueberwindung der persönlichen Not bei Arbeitsunfähigkeit nicht ausreichen würde.“ Bismarck warf bei den Reichstagsverhandlungen um die Sozialversicherung die Frage auf, warum nur der Pension haben solle, der im Kriege oder als Beamter erwerbsunfähig geworden sei und nicht auch derjenige, der als Soldat der Arbeit seine Arbeitsfähigkeit eingebüßt habe. Er wollte den Arbeiter „als Volksgenossen und Staatsbürger dem Staat erhalten.“ Zu diesem Zwecke sollte der Arbeiter mit Hilfe der Sozialversicherung mit dem Bewußtsein staatspolitischer Verantwortlichkeit, völkischer Gemeinschaft und ausreichender Sicherung in der Gemeinschaft durchdrungen werden. Eine ausreichende Versorgung der Arbeiter in Fällen von Krankheit, Invalidität, Alter und Unfällen sollte den Arbeiter vor Verelendung und Verbitterung und vor der Notwendigkeit seelisch-niederdrückender Inanspruchnahme der Armenfürsorge bewahren.

Die Bismarck'schen Leitgedanken blieben richtunggebend für den etappenweisen Aufbau der deutschen Sozialversicherung seit 1883. Nacheinander wurden die gesetzliche Krankenversicherung, die Unfallversicherung, die Invaliditäts- und Altersversicherung eingeführt und später in der Reichsversicherungsordnung vom 19. 7. 1911 zusammengefaßt und ergänzt durch das am 1. 1. 1913 in Kraft getretene Angestelltenversicherungsgesetz, durch die Knappschaftsgesetzgebung und später durch die Arbeitslosenversicherung.

Worin lag die Stärke der deutschen Sozialversicherung?

Die in der Welt viel bewunderte und in der Vorkriegszeit besonders bewährte deutsche Sozialversicherung hatte ihre Stärke in dem Zusammenwirken der Selbstvorsorge des einzelnen, der Mithilfe der Unternehmer und der staatlichen Führung und Sicherung sowie in dem soliden Aufbau auf versicherungsrechtlichen Grundlagen und weitblickender Vorhersorge. Eine gesunde versicherungsmathematische Grundlage der Sozialversicherung und eine richtige Kalkulation der Beiträge und Leistungen ermöglichte der Kranken-, Unfall-, Invaliden-, Angestellten- und Knappschaftsversicherung nicht nur die prompte und zuverlässige Befriedigung aller laufenden Versicherungsansprüche sondern auch eine Schaffung ausreichender Kapital- und Risikenausgleichsreserven, die es ermöglichten, Schwankungen in der Zahl der

Krankheitsfälle, der Unfallhäufigkeit usw. ohne irgendwelche Erschütterungen der einzelnen Sozialversicherungszweige zu überstehen. Die Aufgliederung der Sozialversicherung in die Zweige der Kranken-, Unfall-, Invaliden-, Angestellten-, Knappschafts- und Arbeitslosenversicherung und die Heranziehung bezirklich und beruflich gegliederter Versicherungsträger ermöglichte es in Verbindung mit einer gesunden Mischung zwischen staatlich behördlicher Führung und Selbstverwaltung der Beteiligten, den Versicherungsgedanken sehr weit in das Volk hineinzutragen und das Interesse jedes einzelnen Versicherten an einer gesunden Entwicklung der einzelnen Sozialversicherungszweige und der Vermeidung unsozialer Ausnutzung der Versicherungseinrichtungen durch einzelne Arbeitsunwillige wachzuhalten.

Woran krankte die Sozialversicherung in der Nachkriegszeit?

Bei Kriegsbeginn war die deutsche Sozialversicherung innerlich so gesund und gefestigt, saß sie auch die starken Anforderungen der Kriegszeit überstehen konnte. Dagegen erlitt die Sozialversicherung ihre erste große Erschütterung in der Inflationszeit, die die Kapitalreserven der Sozialversicherung und damit deren Lebensnerv empfindlich angriff. Die Auswirkungen dieser Erschütterung wurden verschärft durch ein wiederholtes Abgehen in der Nachkriegszeit von den gesunden Grundlagen einer soliden mathematischen Versicherungsgrundlage. Zur Erzielung von kurzsichtigen vorübergehenden Vorteilen gewährte man Leistungen und begnügte sich mit Beiträgen, bei denen es unmöglich war, für die einzelnen künftigen Versicherungsansprüche eine ausreichende Kapitaldeckung zu verschaffen und zu erhalten. So geriet die Sozialversicherung auf die schiefe Ebene, auf der sich die Kapitaldeckung immer mehr verkürzte, die Versicherungsträger also vielfach entgegen allen Versicherungsgrundsätzen gezwungen waren, aus der Hand in den Mund zu leben, d. h. die Beiträge zum Teil auch insoweit zur Gewährung der laufenden Versicherungsleistungen heranzuziehen, als sie zur Schaffung der Deckung für die künftigen Versicherungsansprüche notwendig gewesen wären. Diese Sozialversicherungspolitik mußte sich umso mehr rächen, als die Wirtschaftskrise und die Zunahme der Arbeitslosigkeit die Beitragseinnahmen ungewöhnlich verkürzte, die Versicherungsleistungen jedoch steigerte. Diese Nachkriegserscheinungen zeigten sich in den einzelnen Versicherungszweigen verschieden stark, am stärksten in der Knappschafts- und Invalidenversicherung, weniger stark in der Angestelltenversicherung und am wenigsten bei der nicht auf dem Kapitaldeckungs- sondern auf dem sogenannten Umlageverfahren aufgebauten Unfall- und Krankenversicherung. Ungünstig wirkte sich in der Nachkriegszeit auch die zunehmende Zersplitterung der Sozialversicherungsträger und eine Ueberspitzung des Selbstverwaltungsgedankens demokratisch-parlamentarischer Prägung aus. Sie führte zu einer ungesunden Erschwerung der Verwaltung der einzelnen Sozialversicherungszweige und -Träger und einem die Leistungsfähigkeit beeinträchtigenden Konkurrenzkampf, vor allem bei den zahlreichen Einzelträgern der Krankenversicherung, den Orts-, Land-, Innungs-, Betriebs- und Ersatzkrankenkassen.

Als Ausweg aus den dadurch in der Nachkriegszeit heraufbeschworenen Schwierigkeiten griff man in den Jahren 1930—1932 zu den bekannten Notverordnungsmaßnahmen, in welchen versucht wurde, durch Renten- und Leistungskürzungen einen Zusammenbruch einzelner Sozialversicherungszweige vorzubeugen. Diese Notverordnungsmaßnahmen bedeuteten jedoch praktisch nur einen unbefriedigenden Notbehelf, der die Krise der Sozialversicherung nur verzögern, nicht jedoch aufhalten konnte.

So befand sich Ende 1932 die deutsche Sozialversicherung in einer äußerst schwierigen Lage. Es fehlten nicht nur an vielen Stellen die erforderlichen Deckungskapitalien, sondern es war auch das Vertrauen der Versicherten in die Leistungsfähigkeit der Sozialversicherung stark erschüttert und die Notverordnungen und die Beihilfen aus Reichsmitteln konnten nicht über die Schwierigkeit der Lage der Sozialversicherung hinweghelfen.

Wer rettete die Sozialversicherung?

Es ist das geschichtliche Verdienst des Nationalnationalismus, sich nach der Machtergreifung auch tatkräftig und erfolgreich der deutschen Sozialversicherung angenommen und sie vor dem Zusammenbruch gerettet zu haben. Dabei ließ sich die Reichsregierung von der Erwägung leiten, daß Millionen deutscher Versicherter jahrzehntelang erhebliche Beiträge zur Sozialversicherung gezahlt und sich darauf verlassen haben, daß ihnen in Zeiten der Krankheit, des Alters, eines Unfalles oder der Invalidität die wohlerworbenen Sozialversicherungsleistungen zustehen und sie durch diese vor unmittelbarer Not geschützt und vor der Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Armenfürsorge bewahrt werden.

Jeder Versicherte kann heute wieder volles und berechtigtes Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Sozialversicherung und in die Erfüllbarkeit seiner Leistungsansprüche setzen. Es konnten auch bereits verschiedene Verbesserungen in den Versicherungsleistungen gegenüber den Notverordnungskürzungen der Jahre 1930—1932 durchgeführt werden. Von einer weitergehenden Verbesserung der Versicherungsleistungen ist bisher aus der Erkenntnis heraus Abstand genommen worden, daß es wichtiger ist, eine dauerhafte Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Sozialversicherung zu gewährleisten als vorübergehende Leistungserhöhungen vorzunehmen, die später mit Rückschlägen bezahlt werden müßten.

Die Entwicklung der handelspolitischen Beziehungen des Deutschen Reichs zum Auslande im Jahre 1935

„Deutschland kann Waren nur einführen, wenn ihm auch seine Waren abgenommen werden.“ Diese Feststellung über den Stand der wirtschaftspolitischen Beziehungen des Reiches im Jahre 1934 hat die deutsche Handelspolitik auch in dem abgelaufenen Jahre beherrschend beeinflußt, da ihr die Aufgabe gestellt war, den im Spätherbst verkündeten Neuen Plan handelspolitisch zu untermauern. Der Neue Plan bedingte für die Handelspolitik eine noch schärfere Formulierung der vorerwähnten These: „Deutschland will und wird nur Waren einführen, deren Bezahlung ihm durch seine Ausfuhr ermöglicht wird.“

Dieser klaren und loyalen Linie, die durch den Neuen Plan für die Gestaltung der wirtschaftspolitischen Beziehungen Deutschlands zu seinen ausländi-

schen Lieferanten und Kunden gezogen war, haben sich die anderen Staaten nur in wenigen Ausnahmefällen widersetzt. Im allgemeinen sind die aus dem Neuen Plan notwendig gewordenen Verhandlungen mit anderen Staaten zufriedenstellend verlaufen. Deutschland ist dabei von dem Grundsatz ausgegangen, daß der Neue Plan für seine Handelspolitik keine Angriffswaffe ist, wie es die Zölle, die Ein- und Ausfuhrverbote, Währungsentwertung, der Boykott und manche anderen Werkzeuge der modernen Handelspolitik sind. Der Neue Plan ist eine Deutschland durch die Devisennotlage aufgezwungene Verteidigungswaffe, die in erster Linie dazu eingesetzt wurde, um die Einfuhr in der Richtung zu steuern, daß den durch die innere Wirtschaftsbelebung in Arbeit und Brot gebrachten Volksgenossen ihre Arbeitsplätze erhalten wurden. Der notwendigen Steuerung der Einfuhr mußte das Ziel vor Augen schweben, nur lebensnotwendige Waren aus dem Ausland zu beziehen. Die Erreichung dieses Zieles mußte auf Schwierigkeiten stoßen, weil viele Staaten, die für Deutschland als Lieferanten lebenswichtiger Güter in Frage kommen, ein aus ihrer Wirtschaftsstruktur gegebenes Interesse daran haben, Deutschland auch solche Waren zu verkaufen, auf deren Einfuhr es bei der nun einmal gegebenen Notlage mehr oder weniger gern verzichten würde. Die Aufgabe der deutschen Handelspolitik war es, bei diesem Widerstreit der deutschen mit den ausländischen Interessen einen billigen Ausgleich zu finden. In dem Worte „Ausgleich" liegt bereits die Feststellung der Tatsache, daß die Abdrosselung jeder nicht lebensnotwendigen Einfuhr undurchführbar war. Die deutsche Handelspolitik kann aber, wenn sie das Ergebnis ihrer Bemühungen im Jahre 1935 betrachtet, feststellen, daß es ihr in weitgehendem Umfange gelungen ist, den Erfordernissen der Volkswirtschaft Rechnung zu tragen. An der im Jahre 1935 durchgeführten allgemeinen Einschränkung der Einfuhr nach den Grundsätzen des Neuen Planes nehmen im Vergleich zur Einfuhr des Vorjahres die Fertigwaren mit 22,4 Prozent, die Rohstoffe und Halbwaren nur mit 4,6 Prozent (Novemberzahlen) teil.

Die Wege, die zur Erreichung dieses Zieles gegangen wurden, mußten sich der wirtschaftlichen Struktur und der handelspolitischen Methodik der Vertragspartner Deutschlands anpassen und sind deshalb, ländermäßig betrachtet, durchaus verschieden. Im Mittelpunkt des handelspolitischen Geschehens stand im abgelaufenen Jahr nicht — wie dies in früheren Zeiten üblich war, — der Kampf um die Zölle, sondern es standen die Maßnahmen, die sich aus der notwendigen Regelung des zwischenstaatlichen Zahlungsverkehrs ergeben, und die Durchbrechung des immer weiter um sich greifenden Systems der Ein- und Ausfuhrverbote durch die Festlegung von Kontingenten.

Auf dem Gebiete des zwischenstaatlichen Zahlungsverkehrs wurde mit dem gegen Ende des Jahres 1934 abgeschlossenen deutsch-englischen Zahlungsabkommen ein neuer Weg beschritten, um die Tendenz der Verrechnungsabkommen zu einer Nivellierung, Erstarrung und Schrumpfung des Warenverkehrs zu vermeiden. Die recht weitgehenden Hoffnungen waren aber deshalb nicht gerechtfertigt, weil eine Reihe von Staaten nicht gewillt war, dem englischen Beispiel zu folgen. Trotzdem ist der mit dem deutsch-englischen Zahlungsabkommen eingeschlagene neue Weg auch im abgelaufenen Jahr weiter beschritten worden. Auf seiner Grundlage konnten Verständigungen mit Irland, Belgien und Japan erzielt werden.

Wenn der zwischenstaatliche Zahlungsverkehr im übrigen sich auf der Grundlage früher geschlossener Verrechnungsabkommen bewegte, so gelang es im Jahre 1935 doch, in einer Vielzahl von Verhandlungen diese Abkommen wesentlich zu verbessern. In diesem Zusammenhange sind zu nennen die im Laufe des Jahres 1935 getroffenen Vereinbarungen mit Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland, der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Italien, der Schweiz, der Türkei, dem Iran und Südafrika.

Eine beachtliche Ausnahme von der erwähnten Tendenz der Verrechnungsabkommen in der Richtung einer Erstarrung und Schrumpfung des Außenhandels zeigt sich in den handelspolitischen Verhältnissen Deutschlands zu den südamerikanischen Staaten.

Wenn auch die Abmachungen auf dem Gebiete des Zahlungs- und Verrechnungsverkehrs dem handelspolitischen Gesicht unserer Zeit ihren Stempel aufdrücken, so war es im abgelaufenen Jahre doch möglich, der notwendigen Förderung der deutschen Ausfuhr auf handelspolitischem Gebiete Rechnung zu tragen. In zahlreichen Verhandlungen wurde gegen die Einfuhrhindernisse des Auslandes Sturm gelaufen. Das in der internationalen Handelspolitik immer weiter um sich greifende System der Ein- und Ausfuhrverbote wurde durch Kontingentsabreden durchbrochen. Als ein besonders wichtiges Ereignis im Rahmen handelspolitischer Verhandlungen ist der am 4. November 1935 abgeschlossene Handelsvertrag mit Polen zu erwähnen, der der deutschen Wirtschaft die Meistbegünstigung gebracht hat; auch das deutsch-russische Geschäft erhielt im laufenden Jahre eine neue Ordnung.

Eine Betrachtung der statistischen Außenhandelsergebnisse der abgelaufenen Jahres führt zu folgenden Feststellungen: Die Außenhandelsbilanz des Jahres 1934 schloß mit einem Passivsaldo von 284,2 Mill. RM. Die Außenhandelsbilanz des Jahres 1935 zeigt eine Aktivität von 111,0 Mill. RM. Dieser Umbruch ist fast allein durch die Beschränkung der Einfuhr erzielt worden. Aus diesen Zahlen sind folgende Schlüsse zu ziehen:

1. Der Neue Plan hat sich in der Praxis bewährt. Aus seinem Blickfeld betrachtet, kann man mit dem Ergebnis der Entwicklung des deutschen Außenhandels zufrieden sein.
2. An der durch das Abebben der Wirtschaftskrise eingetretenen Steigerung des Welthandels hat Deutschland nicht teilgenommen. Insofern können die Außenhandelszahlen des Jahres 1935 nicht befriedigen.

Als ungelöste Aufgaben in der Handelspolitik, die in das Jahr 1936 mit hineingenommen werden, sind zu erwähnen: die vertragliche Regelung der handelspolitischen Beziehungen zu einigen Teilen des britischen Weltreiches, so insbesondere zu Australien, Kanada und Neuseeland; die Wiederherstellung einer vertraglich gesicherten Grundlage des Warenaustausches mit Frankreich, deren von französischer Seite ausgehende Kündigung zu einer erheblichen Schrumpfung des beiderseitigen Güteraustausches führte.

Die unsicheren Verhältnisse auf dem Weltmarkt haben es im vergangenen Jahre auch nicht zugelassen, handelspolitische Abmachungen zu treffen, die — wie es in früheren Zeiten üblich war — durch

ihre Langfristigkeit dem deutschen Kaufmann die Möglichkeit für weitausgreifende Dispositionen gaben. Solange nicht eine grundsätzliche Beruhigung der Weltwirtschaft durch die Lösung des Währungsproblems ermöglicht wird, muß man auch für die nähere Zukunft die an sich unerwünschte Kurzfristigkeit handelspolitischer Verständigungen in Kauf nehmen.

Die Mehrzahl der handelspolitischen Verhandlungen sind in der Form geführt worden, daß die in früheren Abmachungen eingesetzten beiderseitigen Regierungsausschüsse zusammentraten. In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, daß sich die Einrichtung der Regierungsausschüsse im Jahre 1935 als besonders vorteilhaft erwiesen hat. Die Zeitumstände brachten es mit sich, daß das abgelaufene Jahr ein Jahr von handelspolitischen Verhandlungen im Dauerzustand war. Die dabei zu leistende Arbeit wäre mit der schwerfälligen Maschinerie von offiziellen Handelsvertragsabordnungen wohl nicht zu bewältigen gewesen; wenn es gelang, so nur um deswillen, weil man auf die formlosere Arbeitsweise der Regierungsausschüsse hat zurückgreifen können.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	3.2 36	4.2.36	5.2.36	6.2.36	7.2.36	8.2.36
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	73 bez. G.	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9	57 bez.	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	56½ rept B. kl. Stücke	56 bez. G.	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	55 bez.	55 bez. G.	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 6 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1	—	—	—	—	—	—
Aktien:						
Bank von Danzig	—	103 bez. G.	—	—	103 bez. G.	—
Danziger Privat-Aktien-Bank	100 bez.	—	—	100 bez.	—	—
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G.	—	—	—	97 bez.	—	—

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 3. 2. bis 8. 2. 1936. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig														
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbsen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Wicken	Ackerbohnen	Blaumohn	Gelbsenf	Peluschken	Roggenkleie	Weizenkleie
3. 2. 36 4. 2. 36	nicht notiert														
5. 2. 36	130 Pfd. 19,[illegible]0 G Weißweizen 19.50 G	Export 13,15 G	feine 15.50 bis 16,— G mittel lt. Muster 15 10 bis 15.40 G 114/5 Pfd. 14,95 G 110 Pfd. 14,85 G galiz. wolh. 105 Pfd. 14,75 G.	—	13.— bis 14.50 G	26,— bis 28,— G	18,— bis 22,50 G	—	21.— bis 23,— G	18,60 G	—	—	22,— bis 24,— G	—	—
6. 2. 36 7. 2. 36 8. 2. 36	nicht notiert														

Danzig

Aufforderung zur Abgabe von Steuererklärungen.

I. Als Frist zur Abgabe der Steuererklärungen ist von dem Leiter des Landessteueramtes gemäß § 163 Steuergrundgesetz die Zeit vom 15. bis 29. Februar 1936 festgesetzt.

Bis zum 29. Februar 1936 sind demnach abzugeben:

a) die Einkommensteuererklärung . für 1935,
b) die Körperschaftssteuererklärung . für 1935,
c) die Umsatzsteuererklärung . . . für 1935,
d) die Gewerbe- bezw. Berufssteuererklärung . . . . für 1936,
e) die Vermögensteuererklärung nach dem Stande vom . . . . . 31. 12. 1935.

II. Die Frist zur Abgabe der vorgenannten Steuererklärungen kann auf Antrag vom zuständigen Steueramt verlängert werden. Voraussetzung für die Fristverlängerung ist, daß die Verlängerung hinreichend begründet ist und dem Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung der Steuerpflichtigen nicht zuwiderläuft. — Im allgemeinen kann eine Fristverlängerung nur bis zum 15. 3. 1936 erfolgen. Lediglich bei Steuerpflichtigen, die eine besonders umfangreiche Buchführung haben, oder bei Betrieben mit einer großen Anzahl von Zweiggeschäften kann Fristverlängerung bis zum April d. Js. bewilligt werden.

III. Zur Abgabe der Steuererklärungen sind verpflichtet:

a) alle natürlichen Personen und Körperschaften, denen Steuererklärungsvordrucke zugehen,
b) alle natürlichen Personen und Körperschaften, soweit bei ihnen eine Steuerpflicht auf Grund der vorgenannten Gesetze in Frage kommt.

IV. a) Soweit den zur Abgabe von Steuererklärungen Verpflichteten bis zum 15. Februar 1936 Vordrucke zur Abgabe der Steuererklärungen nicht oder nicht vollständig zugehen, sind sie verpflichtet, sich rechtzeitig die erforderlichen Vordrucke vom zuständigen Steueramt anzufordern. Zweite und weitere Vordrucke zur Abgabe von Steuererklärungen können in der Auskunftsstelle des Dienstgebäudes der Steuerverwaltung zum Preise von 10 P käuflich erworben werden.

b) Die Einsendung schriftlicher Erklärungen durch die Post ist zulässig, geschieht aber auf die Gefahr des zur Abgabe Verpflichteten und erfolgt deshalb zweckmäßig mittels Einschreibebriefes. Mündliche Erklärungen werden von den Steuerämtern an allen Wochentagen mit Ausnahme des Montags in der Zeit von 10 bis 13 Uhr entgegengenommen.

c) Die Abgabe der Steuererklärung kann durch Strafen gemäß § 195 Steuergrundgesetz erzwungen werden.

Unabhängig davon kann das Steueramt bei unzureichenden Angaben die Besteuerungsgrundlagen im Wege der Schätzung ermitteln.

Bei Versäumnis der nach I und II für Abgabe der Steuererklärungen gesetzten Frist kann ein Zuschlag bis zu 10 v. H. der endgültig festgesetzten Steuerschuld auferlegt werden.

Danzig, den 7. Februar 1936.

Steueramt I. Steueramt II.

Briefsendungen nach dem Reich.

Im Falle des Fortfalls der Züge:

D 16 Marienburg — Dirschau — Schneidemühl — Berlin, Anschluß von Danzig 7,40,
D 24 Marienburg — Danzig — Stolp — Stettin — Berlin, ab Danzig 12,47,
D 4 Marienburg — Dirschau — Schneidemühl — Berlin, Anschluß von Danzig 15,48,

erreichen die Briefsendungen für Berlin und Durchgang Berlin den Tages-D-Zug 2 Marienburg—Dirschau—Schneidemühl—Berlin — Anschluß von Danzig 12,09 — nur dann, wenn sie bis 11,30 bei der Briefabfertigung des Zweigpostamts 5 Danzig (Bhf.) vorliegen.

Die Stadtbriefkästen müssen daher ab 7. 2. bei der 2. Vormittagsleerung 1/2 Stunde früher geleert werden, als es die gegenwärtig an den Briefkästen vermerkten Leerungszeiten anzeigen. Die 2. Vormittagsleerung der Briefkästen im Stadtviertel „Halbe Allee“ (Krankenhaus) erfolgt ab 7. 2. um 11,15, anstatt wie bisher um 12,15.

Postzustellungen.

Die bisher mit dem Zuge D 15 — ab Berlin 16,52 — hier um 0,22 Uhr eingehende Post aus dem Deutschen Reich, Wien, Kopenhagen-Warnemünde und dem übrigen Ausland wird ab 8. 2. mit dem Zuge D 17 — ab Berlin 0,05 — befördert und gelangt infolgedessen in Danzig erst mit der 2. Zustellung zur Abtragung.

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte Dezember 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

D. B. B.: Holz:

Nach	Boness	28/— bis 30/—	pro Standard
„	Leith	28/— bis 30/—	„ „
„	Grangemouth	28/— bis 30/—	„ „
„	Tyne	30/— bis 32/—	„ „
„	Sunderland	32/— bis 35/—	„ „
„	West Hartlepool	29/— bis 32/—	„ „
„	Hull	29/6 bis 32/—	„ „
„	London	28/— bis 30/—	„ „
„	Grimsby	30/— bis 32/—	„ „
„	Southampton	35/— bis 36/—	„ „
„	Bristol	40/— bis 42/—	„ „
„	Cardiff	39/— bis 41/—	„ „
„	Swansea	40/— bis 43/—	„ „
„	Birkenhead	39/— bis 40/—	„ „
„	Liverpool	38/— bis 40/—	„ „
„	Garston	42/— bis 44/—	„ „
„	Manchester	38/— bis 40/—	„ „
„	Preston	41/— bis 42/—	„ „
„	Belfast	47/6	„ „
„	Dublin	52/6	„ „
„	Cork	50/—	„ „
„	Dünkirchen	22/— bis 24/—	„ „
„	Le Havre	23/— bis 25/—	„ „
„	Rouen	24/— bis 25/—	„ „
„	Bordeaux	26/— bis 29/—	„ „
„	Antwerpen	20/— bis 21/—	„ „
„	Gent	21/—	„ „
„	Amsterdam	12.— bis 13.— Hfl.	„ „
„	Rotterdam	12.— bis 13.— Hfl.	„ „
„	Bremen	25.— Rm.	„ „

Kiefernschwellen:

Nach	Boness	9/—	pro load
„	Leith	9/— bis 10/—	„ „
„	Grangemouth	9/— bis 10/—	„ „
„	Tyne	10/— bis 11/—	„ „
„	Sunderland	11/— bis 11/6	„ „
„	West Hartlepool	9/— bis 10/—	„ „
„	Hull	9/6 bis 10/—	„ „
„	London	10/6 bis 11/—	„ „
„	Grimsby	10/6 bis 11/—	„ „
„	Southampton	10/6 bis 11/—	„ „
„	Birkenhead	11/— bis 13/—	„ „
„	Garston	12/— bis 14/—	„ „
Nach	Dublin	13/— bis 13/6	pro load
„	Dünkirchen	8/— bis 8/6	„ „
„	Rouen	8/6	„ „
„	Bordeaux	9/6 bis 10/—	„ „
„	Antwerpen	7/— bis 7/9	„ „
„	Gent	7/6 bis 8/—	„ „

Eichenschwellen:

Nach	Dünkirchen	9/— bis 10/—	pro load
„	Rouen	9/6	„ „
„	Bordeaux	10/6 bis 11/6	„ „
„	Antwerpen	8/— bis 8/9	„ „
„	Gent	8/— bis 8/6	„ „

Grubenholz:

Nach	Boness	28/— bis 29/—	pro Fad.
„	Grangemouth	28/— bis 29/—	„ „
„	Tyne	31/— bis 34/—	„ „
„	Sunderland	32/— bis 35/—	„ „
„	West Hartlepool	30/— bis 32/—	„ „
„	Hull	30/— bis 32/—	„ „
„	Grimsby	31/— bis 32/—	„ „
„	Cardiff	39/— bis 40/—	„ „
„	Dünkirchen	22/— bis 24/—	„ „
„	Rouen	22/— bis 24/—	„ „
„	Bordeaux	26/— bis 27/—	„ „
„	Antwerpen	20/— bis 21/—	„ „
„	Gent	20/6 bis 21/—	„ „

Rundholz hart, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	7/6 bis 9/—	pro cbm
„	Rouen	8/6 bis 10/—	„ „
„	Bordeaux	12/— bis 14/—	„ „
„	Antwerpen	7/— bis 8/—	„ „
„	Gent	7/6 bis 8/6	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 5.— bis 6.—	„ „
„	Bremen	RM. 10.—	„ „

Rundholz weich, bis 12 m lang:

Nach	Dünkirchen	7/— bis 8/—	pro cbm
„	Rouen	8/— bis 9/—	„ „
„	Bordeaux	9/6 bis 11/—	„ „
„	Antwerpen	6/6 bis 7/6	„ „
„	Gent	6/6 bis 7/6	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 4.50 bis 5.50	„ „
„	Bremen	RM. 8.— bis 9.—	„ „

Eichene Stäbe:

Nach	Dünkirchen	11/—	pro t
„	Rouen	12/—	„ „
„	Bordeaux	14/—	„ „
„	Antwerpen	8/—	„ „
„	Gent	8/6 bis 9/—	„ „
„	Rotterdam	Hfl. 6.—	„ „
„	Bremen	RM. 10.—	„ „

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3,4000	5000)
Oslofjord	7/—	6/3	5/9	5/3	4/9
Gothenburg, Helsingborg, Malmö, Karlskrona, Norrköping, Oxelösund, Stockholm	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/6	ca. 4/3	ca. 4/-
Västeras	ca. 6/6	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/3	—
Skutskär, Gefle, Norrsundet, Hernösand, Pitea, Stugsund, Swanö	ca. 6/—	ca. 5/6	ca. 5/—	ca. 4/9	ca. 4/6
Wiborg, Kotka, Helsingfors, Ekenäs, Pargas, Lovisa, Abo, Mäntyluoto	ca. 6/—	ca. 5/3	ca. 4/9 b. 5/—	ca. 4/6	—
Windau, Memel	ca. 6/—	ca. 5/3	ca. 4/9	ca. 4/6	—
dän. Häfen	6/—	5/—	4/6	4/3	—
holl. Häfen	8/—	6/9	5/9	5/3	5/—
belg. Häfen	7/—	5/9	4/9	4/3	4/—
Dieppe, Fécamp, Le Havre	31 frs.	29 frs.	26 frs.	24 frs.	—
Rouen, Caën	32 frs.	30 frs.	27 frs.	25 frs.	—
Bordeaux	—	34 frs.	32 frs.	30 frs.	—
Bayonne	—	35 frs.	33 frs.	31 frs.	—
West-Italien	—	—	9/6	9/3, 9/—	8/9 b. 9/—
Ost-Italien	—	—	10/6	10/3, 10/-	9/9 b 10/-

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga	7/— b. 8/—	6/— b. 7/6	5/6 b. 7/—	5/— b. 6/—	—
Reval	7/— b. 8/—	6/— b. 7/6	5/6 b. 7/—	5/— b. 6/—	—
London	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—
Hull	9/—	8/6	8/—	7/6	7/—

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	4/—	3/10½	3/9	3/6	—
Rotterdam	Hfl. 2,60	Hfl. 2,50	Hfl. 2.40	Hfl. 2,35	Hfl. 2,30
London	8/— b. 8/3	7/9 b. 8/—	7/6 b. 7/9	7/3 b. 7/6	7/3
Riga	6/6 b. 7/6	6/— b. 7/—	5/6 b. 6/6	5/- b. 6/-	—
Reval	6/6 b. 7/6	6/- b. 7/-	5/6 b 6/6	5/- b. 6/-	—
Dänemark	Kr. 5 50	5.—	—	—	—

Hafer nach:

London	8/6 b. 8/9	8/3 b. 8/6	8/— b. 8/3	7/9 b. 8/—	—
Riga	7/— b 8/—	6/6 b. 7/6	6/— b. 7/—	5/6 b. 6/6	—
Reval	7/— b. 8/—	6/6 b. 7/6	6/— b. 7/—	5/7 b. 6/6	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Nantes	14/3	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Leith	12/—	—	—	—	—
Grangemouth	13/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 7,—	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to

Dünkirchen	9/—	—	—	—	—
Rouen	9/—	—	—	—	—
Nantes	14/—	—	—	—	—
Bordeaux	13/—	—	—	—	—
Leith	15/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—
Belfast	40/—	—	—	—	—
Dublin	40/—	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Nantes	14/—	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—
Belfast	40/—	—	—	—	—
Dublin	40/—	—	—	—	—

Seradella nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Nantes	14/3	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to

Dünkirchen	14/—	—	—	—	—
Rouen	14/—	—	—	—	—
Bordeaux	16 —	—	—	—	—
Nantes	18/3	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10/—	—	—	—	—
Belfast	40/—	—	—	—	—
Dublin	40/—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

Dünkirchen	9/—	Deckverladung vorbehalten
Rouen	10/—	
Nantes	17/6	
Bordeaux	12/—	
Leith	14/—	
Grangemouth	15/—	
Amsterdam	Hfl. 6,—	
Belfast	22/6	
Dublin	22/6	

Paraffin (in Säcken):

	pro to				
Dünkirchen	10/9	—	—	—	—
Nantes	14/9	—	—	—	—
Rouen	12/9	—	—	—	—
Bordeaux	14/9	—	—	—	—

Der Danziger Seeverkehr im Januar 1936.

dp. Im ersten Monat des neuen Jahres sind in den Danziger Hafen eingelaufen 381 Fahrzeuge von zusammen 244 397 NRT., davon 152 von zusammen 98 284 NRT. mit Ladung. In der gleichen Zeit haben 377 Schiffe von zusammen 246 069 NRT. den Danziger Hafen verlassen. Von den ausgegangenen Fahrzeugen waren 335 von zusammen 218 039 NRT. beladen.

Der Tonnage nach stand wiederum das Deutsche Reich mit 57 260 NRT. an erster Stelle. Es folgten Dänemark mit 46 585 NRT., Schweden mit 38 196 NRT., Finnland mit 27 375 NRT., Polen mit 15 394 NRT., Norwegen mit 14 245 NRT., England mit 11 326 NRT., Italien mit 6 133 NRT., Holland mit 5 594 NRT., Griechenland mit 5 107 NRT., Lettland mit 4 580 NRT., Frankreich mit 4 324 NRT., Spanien mit 2 807 NRT., Estland mit 2 112 NRT., Danzig mit 1 378 NRT. Außerdem waren vertreten die Flaggen von Panama, Litauen, Island, der Türkei und Oesterreich.

Im Vergleich zum Januar 1935 ist im Berichtsmonat eine kleine Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen gewesen, die sich beim Schiffseingang auf 29 Schiffe von zusammen 7 976 NRT. belief.

Die Entwicklung der polnischen Handelsflotte.

Die polnische Handelsflotte hat im Jahre 1935 einen Zuwachs um 16 Einheiten mit 16200 Brutto-Registertonnen und 9400 Netto-Registertonnen erfahren, so daß sich die Gesamtzahl der Fahrzeuge um 19,2 Prozent und die Tonnage um 24,7 Prozent erhöhte. Folgende Fahrzeuge wurden neu in den Dienst der polnischen Handelsflotte gestellt:

Ein Passagierdampfer mit 14 300 Brutto-Registertonnen und 8 200 Netto-Registertonnen, 6 Frachtdampfer mit 4 400 Brutto-Registertonnen und 2 600 Netto-Registertonnen, 15 Fahrzeuge für den Hafen- und Buchtverkehr, hierunter 4 Schleppschiffe, 2 Dampfer für den Fischfang mit 51 Brutto-Registertonnen und 29 Netto-Registertonnen, sowie ein Schulschiff mit 165 Brutto-Registertonnen und 69 Netto-Registertonnen.

25 Fahrzeuge, jedes davon mit mehr als 20 Brutto-Registertonnen, wurden für die polnische Handelsflotte auf ausländischen Werften erbaut, während 9 der neuen Schiffe gekauft wurden.

Der Stettiner Hafen im Jahre 1935.

Der Güterverkehr über See im Stettiner Hafen erreichte im Berichtsjahr erstmalig nach dem Kriege die 6-Millionen-Grenze und ist mit rund 6,1 Mill. t zu 97 % an das Standardniveau des Stettiner Hafens im Jahre 1913 herangewachsen. Zur Erreichung des zahlenmäßig günstigen Resultates haben wiederum die Massengüter, in erster Linie Steinkohle, Koks, Erze und andere Schmelzmaterialien sowie Düngemittel und Getreide mit größtem Anteil beigetragen.

Ueber die wichtigsten Verkehrsdaten des Stettiner Hafens im Jahre 1935 geben die folgenden Uebersichten vorläufigen Aufschluß:

I. Seeschiffsverkehr nach Zahl und Raumgehalt.

Jahr	Eingang Zahl	Eingang Ncbm	Ausgang Zahl	Ausgang Ncbm
1935	5 069	7 669 843	5 052	7 748 305
1934	5 062	7 501 539	4 902	7 468 963
1933	4 282	6 194 527	4 256	6 224 527
1913	5 926	7 553 334	6 200	7 650 190

II. Güterverkehr über See (Mengenangabe in t zu 1000 kg).

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1935	3 848 000	2 223 000	6 071 000
1934	3 953 729	1 771 230	5 724 959
1933	3 083 358	1 379 312	4 462 670
1913	4 254 563	1 990 975	6 245 538

Der Schiffsverkehr Memels.

Der November brachte für den Memeler Hafen eine kleine Belebung. Der Schiffsverkehr wies im Vergleich zum selben Monat des Jahres 1934 folgende Zahlen auf:

	November 1935 Zahl	November 1935 NRT.	November 1934 Zahl	November 1934 NRT.
Eingang	97	54 052	94	49 827
Ausgang	101	56 447	92	44 440

Der Schiffsverkehr Revals.

Im Vergleich zum Vorjahr kann Reval im Schiffsverkehr für den Dezember einen Gewinn ausweisen. Der Verkehr betrug:

Eingang:

	Dezember 1935 Zahl	Dezember 1935 NRT.	Dezember 1934 Zahl	Dezember 1934 NRT.
Auslandsfahrt	124	79 342	110	64 656
Inlandsfahrt	50	6 456	54	9 263
zus.	174	85 798	164	73 919

Ausgang:

	Dezember 1935 Zahl	Dezember 1935 NRT.	Dezember 1934 Zahl	Dezember 1934 NRT.
Auslandsfahrt	109	75 123	109	68 700
Inlandsfahrt	45	4 013	43	4 435
zus.	154	79 136	152	73 135

Neue Schiffsverbindung zwischen Lettland und dem Deutschen Reich.

Zu den bisher bestehenden regelmäßigen Schifffahrtslinien Riga—Stettin und Riga—Hamburg kommt als neue regelmäßige Schiffsverbindung Lettland—Deutschland die Linie Riga—Lübeck—Stockholm hinzu. Auf dieser Linie sind zwei Frachtdampfer eingesetzt, die wöchentlich einmal abwechselnd Riga anlaufen. Die Dampfer können in beschränktem Maße auch Fahrgäste aufnehmen. In den Sommermonaten sind die Dampfer mit Kühlvorrichtungen versehen. Die Schiffsverbindung wird von der A.-G. „Lübecker Linie“, Lübeck, aufrechterhalten.

Stand der estnischen Handelsflotte 1935.

In Anbetracht der niedrigen Preise für Frachtdampfer haben einige Reedereien neue Schiffskäufe getätigt. In Holland wurde ein Dampfer mit 2000 BRT. und in Dänemark einer mit ebenfalls 2000 BRT. angekauft. In nächster Zeit sind weitere Schiffskäufe von einer Pernauer Reederei zu erwarten.

Die Handelsflotte im Jahre 1935 hat um 20 Schiffe mit 21744 BRT. zugenommen, während der Abgang 18 Schiffe mit 5075 BRT. betrug. Die Nettozunahme der Tonnage betrug demgemäß 16669 BRT. Ende 1935 bestand die Handelsflotte aus 338 Schiffen mit rd. 141000 BRT. gegen 124500 1934. Gegenüber 1932 hat die Tonnage um 40% zugenommen. Die Bruttoeinnahme der Handelsflotte 1935 wird auf 12 Mill. Kr. geschätzt, davon 4 Mill. Kr. in Devisen.

Aufliegende Tonnage in Schweden.

Im Laufe des Januar 1936 hat sich die aufliegende Tonnage, saisonmäßig bedingt, stark erhöht. Anfang Februar lagen 104 Fahrzeuge von 107424 BRT. auf gegen nur 44 Fahrzeuge von 31712 BRT. Anfang Januar 1936. Dennoch ist gegen die gleiche Zeit 1935 mit 223 Schiffen von 222129 BRT. eine wesentliche Verbesserung eingetreten. Die diesjährige starke Erhöhung wird teilweise auf die plötzliche Verschlechterung der Verschiffungsmöglichkeiten zurückgeführt.

Rückgängiger Frachtenindex Januar 1936 in Schweden.

Der Frachtenindex Januar 1936 stellt sich nach Svenska Handelsbankens im Vergleich zu den Vormonaten wie folgt:

	Jan. 1935		Dez. 1935		Jan. 1936	
	Kr.	Gold	Kr.	Gold	Kr.	Gold
Generalindex . .	97	54	117	66	112	63
Ausgeh. Frachten	112	62	131	74	129	73
Eingeh. Frachten	88	46	102	57	94	53
Kohlenfrachten .	77	43	98	55	87	49
Getreidefrachten .	89	50	106	59	101	57
Holzfrachten . .	107	60	127	71	126	71
Zellulosefrachten .	116	65	136	76	133	75

Der stärkere Rückgang des Frachtenniveaus beruht in der Hauptsache auf durch die Witterungsverhältnisse bedingten Einflüssen. Das Frachtenniveau liegt noch um zwei Einheiten über dem des Oktobers 1935.

Zunahme der aufgelegten Tonnage in Norwegen.

Am 1. 1. 36 war die Zahl der aufgelegten Schiffe bereits auf 28 mit 69480 t zurückgegangen und spielte im Verhältnis zur Größe der Handelsflotte von 4 Mill. t kaum noch eine Rolle. Im Laufe des Januar 1936 ist jedoch die Zahl wieder auf 60 Schiffe mit 207600 t darunter 5 Tankschiffe mit 48300 t gestiegen. In Schiffahrtskreisen rechnet man für Februar mit weiteren Auflegungen. Der Grund liegt in der eingetretenen allgemeinen Verschlechterung des europäischen Frachtmarktes infolge der Sanktionsmaßnahmen, abgesehen von der saisonmäßigen Winterstille der Schiffahrt. Insbesondere sind es die Mittelmeerlinien die bei starkem Ausfall italienischer Rückfrachten unter scharfer Konkurrenz besonders in spanischen Häfen zu leiden haben. Hinzu kommen die ungünstigeren Absatzverhältnisse für Südfrüchte. Dagegen haben sich die Ueberseefrachtmärkte gut gehalten, jedoch mehren sich auch hier die Schwierigkeiten für die Beschaffung von Rückfrachten, so daß sich oft lange und unwirtschaftliche Ballastreisen ergeben.

Einstellung der Skandinavien—Amerika-Linie.

Nachdem die dänische Regierung eine staatliche Unterstützung für den Neuaufbau der Skandinavien—Amerika-Linie abgelehnt hat, erklärt die Vereinigte Dampfschiffsgesellschaft, den Amerikadienst nicht mehr aufrecht zu erhalten. Die für 1936 noch vorgesehenen Fahrten werden annuliert, die bereits gebuchten Passagen sollen auf andere Linien übertragen werden. Der Frachtdienst der Reederei wird unabhängig davon weiter durchgeführt.

Ermäßigung der Hafentarife in Rotterdam.

Die Gemeinde Rotterdam hat beschlossen, ab 1. Februar die Hafentarife für den zweiten Besuch von Seeschiffen um 25% zu ermäßigen. Dies soll eine der Maßnahmen sein, um Rotterdam wieder wettbewerbsfähiger, vor allem gegenüber Antwerpen, zu machen.

Zunahme des Hafenverkehrs in Antwerpen.

Im Monat Januar 1936 sind in den Antwerpener Hafen 931 Seeschiffe eingelaufen mit einer Tonnage von 1985537 t gegen 835 Schiffe mit einer Tonnage von 1186324 t im Januar 1935. Die Zunahme ist also beträchtlich. Unter den eingelaufenen Schiffen trugen 227 Schiffe die englische, 194 die deutsche, 112 die holländische, 76 die norwegische, 65 die französische, 53 die schwedische, 44 die dänische, 43 die belgische, 26 die russische, 15 die amerikanische, 14 die griechische, je 11 die finnische und die italienische, 9 die polnische, je 5 die brasilianische, portugiesische und jugoslawische, je 4 die japanische und die lettische, je 3 die spanische und die estländische sowie je ein Schiff die bulgarische und die litauische Flagge. Der Tonnage nach steht Deutschland wieder bei weitem an erster Stelle, nämlich mit 519171 t. Es folgen England mit 438650 t, Frankreich mit 189286 t, Norwegen mit 158114 t, Holland mit 116737 t, Belgien mit 84540 t, Dänemark mit 69124 t, Rußland mit 66462 t, Amerika mit 63676 t, Schweden mit 58159 t, Griechenland mit 50515 t usw.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Einreichung von Anträgen auf Zollerleichterung.

Nach der Verordnung des polnischen Finanzministeriums vom 29. 10. 1935 über Zollerleichterungen und Zollbefreiungen können gewisse Papierwaren (wie z. B. Kinderbilderbücher, Kalender, Noten, Atlanten, Landkarten), die für den Gebrauch oder für kulturelle Zwecke der Bevölkerung der Freien Stadt Danzig bestimmt sind, mit Genehmigung des polnischen Finanzministeriums zollfrei eingeführt werden.

Das Finanzministerium hat mitgeteilt, daß derartige Anträge der Parteien auf Zollbefreiung ihm über die Kammer für Außenhandel in Danzig einzureichen sind.

Zollermäßigung für frische Aepfel.

Verordnung
des Finanzministers vom 20. 1. 1936 im Einvernehmen mit dem Gewerbe- und Handelsminister sowie dem Minister für Landwirtschaft und Agrarreform
(Dz. Ust. Nr. 5 vom 24. 1. 1936, Pos. 51).

Auf Grund des Art. 23 Abs. 1 Buchst. a) der Verordnung des Staatspräsidenten vom 27. 10. 1933 über das Zollrecht (Dz. Ust. Nr. 84, Pos. 610) wird folgendes verordnet:

§ 1. Bei der Einfuhr der nachstehend aufgeführten Ware wird mit der Genehmigung des Finanzministers ein ermäßigter Zoll in folgender Höhe erhoben:

Tarifstelle	Warenbezeichnung	Erm. Zoll für 100 kg in Zł.
aus 53 u. aus der Anmerk.	Frische Aepfel, lose und in jeglichen Verpackungen von 15 bis 80 kg, zur endgültigen Zollabfertigung angemeldet in der Zeit vom 16. 1. bis 31. 5. 1936 . .	35,—

§ 2. Wurde die in § 1 erwähnte Ware zum normalen Zoll vor der Einreichung eines Gesuches um Ausgabe einer Genehmigung zur Anwendung des ermäßigten Zolles durch die Partei endgültig zum normalen Zoll abgefertigt, so kann der Finanzminister später eine solche Genehmigung erteilen und Rückerstattung des Unterschiedes zwischen den erhobenen und den auf Grund dieser Verordnung anfallenden Zollgebühren anordnen, wenn:

a) Die Nämlichkeit der Ware vor der Auslieferung in den freien Verkehr in der durch die Ausführungsvorschriften zum Zollrecht vorgeschriebenen Weise festgehalten wurde;

b) die Partei ein Gesuch um Anwendung des ermäßigten Zolles auf die abgefertigte Ware sowie Erstattung des oben erwähnten Unterschiedes der Zollgefälle einreicht; ein solches Gesuch ist im Laufe von 30 Tagen nach der endgültigen Festlegung des Revisionsergebnisses durch das Zollamt oder bei der Erhebung einer Beschwerde vor der Aushändigung des endgültigen Bescheides an die Partei im Verwaltungsinstanzenzuge einzureichen.

2. In den Fällen, wo vor der endgültigen Zollabfertigung der in § 1 erwähnten Ware die Partei ein Gesuch um Erteilung einer Genehmigung zur Anwendung des ermäßigten Zolles eingereicht hat, die Ware jedoch vor Ausgabe dieser Genehmigung endgültig abgefertigt wurde, kann der Finanzminister die Erstattung des Unterschiedes zwischen den erhobenen und den auf Grund dieser Verordnung anfallenden Zollgebühren anordnen, wenn die Nämlichkeit der Ware vor Auslieferung in den freien Verkehr auf die in den Ausführungsvorschriften zum Zollrecht vorgeschriebenen Weise festgehalten wurde und die Partei das Gesuch um Erstattung des Unterschiedes im Laufe von 30 Tagen vom Datum der Ausgabe der Genehmigung einreicht.

3. Die in Absatz 1 und 2 dieses Paragraphen erwähnten Gesuche hat die Partei zusammen mit der Zollquittung bei dem Zollamt, das die endgültige Abfertigung vorgenommen hat, einzureichen. Das Zollamt übersendet das erhaltene Gesuch dem Finanzministerium mit Bericht sowie Belegen, die die Nämlichkeit der Ware feststellen, zur Entscheidung zu.

§ 3. Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Eisenbahntarife

Ergänzungen im tschechoslowakisch-polnischen Seehafentarif.

Im tschechoslowakisch-polnischen Seehafentarif sind folgende Ergänzungen durchgeführt worden:

Neu aufgenommen wurden mit rückwirkender Gültigkeit vom 15. 12. 35 in Artikeltarif Nr. 3 für Eisen und Stahl, Eisenlegierungen und Spiegeleisen von und nach den Seehäfen die Station Zlin mit Sonderfrachtsatz von 11,21 Kc für Eisenabfälle von den Seehäfen; Nr. 15 für Papier, Papierhülsen und Zigarettenpapier von und nach den Seehäfen der tschechoslowakisch-österreichische Grenzübergang Devinska Nova Ves mit Sonderfrachtsätzen nach den Seehäfen; Nr. 44 für Oelkuchen, Malzkeime und Haferschalen von und nach den Seehäfen der österreichisch-tschechoslowakische Grenzübergang Devinska Nova Ves mit Frachtsätzen für beide Richtungen; Nr. 204 für Stab- und Formeisen, Stützen, Träger und Maschinen die Bahnhöfe Olonouc Beledla, -Hodolany und -Nova Ulice mit Sonderfrachtsätzen für Maschinen und Maschinenteil von den Seehäfen; Nr. 214 für Erze und Abbrände von den Seehäfen die Station Lukavice mit einem Frachtsatz von 11,05 Kc für Schwefelkies und Chromerz in 15-t-Ladungen; Nr. 221 für Düngemittel von den Seehäfen der tschechoslowakisch-österreichische Grenzübergang Devinska Noves Ves und die Station Bukavice.

Mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. 1. 36 der Artikeltarif Nr. 3 für Eisen und Stahl usw. (s. oben) die Stationen Most nakladiste und Stare Kladno mit Frachtsätzen für Eisenabfälle von den Seehäfen; Artikeltarif Nr. 15 für Papier usw. die Station Hradec u Opavy mit Frachtsätzen von den Seehäfen; Artikeltarif Nr. 32 für unedle Metalle von den Seehäfen und Antimon nach den Seehäfen die Stationen Boskovice und Vyskov na Morave mit Frachtsätzen von den Seehäfen, für Rohkupfer und Kupferabfälle nach dem tschechisch-rumänischen Grenzübergang wurden neue ermäßigte Frachtsätze eingeführt; Artikeltarif Nr. 60 für Schafwolle, Lumpen und Putzwolle von und nach den Seehäfen die Stationen Bohomin CSD, Neijdek, Opava vychodni nadr. mit Frachtsätzen für Lumpen; Artikeltarif Nr. 104 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach den Seehäfen die Station Frynt nad Ostravici mit Frachtsätzen für Guß- und Schmiedestücke sowie Emaillewaren und die Station Jirkov mit Frachtsätzen für die ebenfalls neu aufgenommene Abteilung K für Eisen- und Stahlmasse; Artikeltarif Nr. 105 für landwirtschaftliche Maschinen, Dampfkessel, Lokomobile usw. nach den Seehäfen der tschechisch-ungarische Grenzübergang Helemba; Artikeltarif Nr. 106 für Glas und Glaswaren nach den Seehäfen die Station Josefodol-Maxov mit Frachtsätzen für Hohlglaswaren; Artikeltarif Nr. 113 für Malz nach den Seehäfen die Stationen Holic pri Morave und Praha Masarykovo nadr.; Artikeltarif Nr. 158 für Leder- und Knochenmehl nach den Seehäfen die Station Otrokovice mit Frachtsätzen für Ledermehl; Artikeltarif Nr. 164 für Hopfen nach den Seehäfen die Stationen Cheb CSD, Litomerice dolni nadrazi und Ustek dolni nadrazi; Artikeltarif Nr. 236 für Schwefel und Schwefelblüte von den Seehäfen die Station Hrusov; die Anhangspost Nr. 3 für Ferromangan des Artikeltarifs Nr. 104 von den Stationen Bohumin, Frystat, Mala Moravska-Karlov, Moravska Ostrava Prioz, Svinov-Vitkoce und Trinec und Nr. 8 für Güter des Artikeltarifs 214 und 221A (Eisenerz, Manganerz, Schlacken usw.) nach den Stationen Hrusov, Moravska-Ostrava Privoz und Trinec (Mindestmenge 100000 t) werden auf ein weiteres Jahr bis zum 31. 12. 36 und die Anhangspost Nr. 16 für Mineralöl, roh von Danzig und Gdingen nach Moravska-Ostrava-Privoz und Svinov Vitkovice (Mindestmenge 8000 t) bis zum 29. 2. 36 verlängert.

Deutsches Reich — Ausland

Studienfahrt der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft zur Leipziger Frühjahrsmesse 1936.

Die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft führt am Mittwoch, den 4. März d. J., eine Studienfahrt zur Leipziger Messe durch. Auf dieser Veranstaltung werden der Rektor der Universität Leipzig, der Präsident des Leipziger Meßamts, Dr. Köhler, der Vorsitzende der Zentralstelle für Interessenten der Leipziger Messe E. V., Direktor Cramer, und der Präsident der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft, Exzellenz Dr. Schnee, sprechen.

Ausländische Einkäuferbüros auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1936.

Wie dem Leipziger Meßamt durch die Meßraumvermieter bekannt wird, hat eine große Anzahl ausländischer Zentraleinkaufsfirmen in verschiedenen Leipziger Meßhäusern Stände zu dem Zwecke gemietet, dort Büros für ihre während der Messe in Leipzig arbeitenden Einkäufer zu errichten. Anmelmeldungen liegen bereits vor von Warenhäusern, Kettenläden und anderen Großeinkaufsfirmen aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika (New York, Chicago), Kanada (Toronto, Montreal), Australien (Sydney, Melbourne), Südamerika (Rio de Janeiro, Buenos Aires), Schweden (Stockholm, Göteborg), England (London, Manchester), Belgien (Brüssel, Lüttich, Antwerpen) und Holland. Die betreffenden Häuser haben ihre Teilnahme an der Messe mit bis zu 30 Einkäufern angesagt.

4000 Modelle auf der Leipziger Möbelmesse

Die Reichs-Möbelmesse findet im Rahmen der Leipziger Frühjahrsmesse 1936 vom 1. bis 5. März im Ring-Meßhaus in vier Geschossen statt. Diese enthalten ohne Rundgänge und sonstige Verkehrsräume eine nutzbare Ausstellungsfläche von 10000 qm, die in 500 Meßstände eingeteilt ist. Die Länge des Rundganges beträgt 1500 m, so daß, da sich an beiden Seiten Stände befinden, eine 3000 m lange Front von Musterlagern der Möbelindustrie und der verwandten Geschäftszweige vorhanden ist. Die Durchschnittsgröße des einzelnen Standes ist gegenüber der vorjährigen Reichs-Möbelmesse um etwa ein Sechstel auf rund 36 qm gewachsen. Die beteiligten Firmen werden u. a. ausstellen: Speise-, Herren- und Schlafzimmer, Wohn- und Damenzimmer sowie Salons, Küchen, Tische, Klein-, Polster- und Sitzmöbel, Spiegel, Flurgarderoben und Dielenmöbel, Uhren, Matratzen, Metallbettstellen, Stahlmöbel, Holzwaren, Korbmöbel und Korbwaren, Beschläge, Möbelstoffe, Furniere und Hölzer, Beizen, Lacke und Leime, sonstiges Zubehör und Halbfabrikate.

Die Messe ist von der Industrie sehr sorgfältig vorbereitet worden. In Speise- und Herrenzimmern werden insgesamt 500 verschiedene Modelle gezeigt, in Schlafzimmern 250 und je 200 in Küchen und Tischen. Die Ausstellung von Kleinmöbeln bringt 550 Modelle, von Polster-, Sitz- und Korbmöbeln 1650. Spiegel, Flurgarderoben und Dielenmöbel sind in etwa 270 verschiedenen Ausführungen vertreten. Auch die übrigen Spezialerzeugnisse werden eine reiche Auswahl zeigen. Ein Aussteller von Möbelbeschlägen hat sich mit 120 Mustern angemeldet, während eine Furnierfirma mitteilt, daß sie sich bei der Auswahl ihrer Kollektion auf den besonderen Geschmack der Einkäufer der Schweiz, Holland, der Tschechoslowakei und Polens eingestellt habe. Es sind außerdem interessante neue Tischkonstruktionen vorhanden.

Fernsprechverkehr mit Amerika über London.

Von sofort an ist der Fernsprechverkehr zwischen dem Gebiet der Freien Stadt Danzig einerseits und der Dominikanischen Republik sowie der Republik Honduras andererseits aufgenommen worden. Es kostet ein Dreiminutengespräch nach

der Dominikanischen Republik: alle Orte 216,— G
Honduras (Republik): La Lima, San Pedro, Tegucigalpa . . . . 232,— G

Nähere Auskunft erteilen die Telegraphenanstalten.

Druck von A. Schroth, Danzig.


Firmen - Mitglied
der nat. soz. Volkswohlfahrt
V/10